

CIRCULAR AD N° 007/2022

- Para:** Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto, Organizaciones Reconocidas (OR'S) y sus Representantes Legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la Comunidad Marítima.
- Tema:** **ADOPCIÓN** de las Directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino en su 74º período de sesiones (13 al 17 de mayo del 2019), relativo a **“ORIENTACIONES SOBRE LA INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN CURSO EN CASO DE FALLO DE UN SOLO INSTRUMENTO DE VIGILANCIA, Y MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA EN CASO DE QUE EL SISTEMA DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE (SLGE) NO CUMPLA LAS DISPOSICIONES DE LAS DIRECTRICES SLGE”**, la cual tiene como objetivo que todo fallo del SLGE o de los instrumentos SLGE que dure más de una hora o los fallos sean repetitivos, se notifiquen a la Administración del Estado de Abanderamiento y a la Administración del Estado Rector de Puerto, junto con una explicación de las medidas que esté tomando el armador para solucionar la avería, a fin de que la Administración tomando en cuenta dicha información pueda determinar las medidas que deban adoptarse en caso de fallo.
- Referencias:** La Constitución de la Republica; Convenios Internacionales del ámbito marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO No. 167-94) y sus Reformas; Específicamente sus Artículos 1, 5, 92 numerales 1), 18), 19), 20) y 29); **Circular MEPC.1/Circ.883/Rev.1 y su Anexo (páginas 1-3)** emitida por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI), de fecha 15 de diciembre del año 2021 y el Acuerdo N° DGMM-071-2012, emitido por la Dirección General de la marina Mercante y publicado en el Diario Oficial “La Gaceta” con número 33,001 y otras aplicables.



DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



La presente **CIRCULAR AD No. 007/2022** tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO: Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad y control de la administración de los Instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es Parte; por lo que a través del Acuerdo N° 71/2012 de fecha 26 de noviembre del 2012; Adopta y unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al Estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Practicas generadas por la OMI.

SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante procede a Adoptar el siguiente Instrumento Técnico Jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Protección del Medio Marino el cual se describe como:

- **Circular MEPC.1/Circ.883/Rev.1 y su Anexo (páginas 1-3)** de fecha 15 de diciembre del 2021, sobre **“ORIENTACIONES SOBRE LA INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN CURSO EN CASO DE FALLO DE UN SOLO INSTRUMENTO DE VIGILANCIA, Y MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA EN CASO DE QUE EL SISTEMA DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE (SLGE) NO CUMPLA LAS DISPOSICIONES DE LAS DIRECTRICES SLGE”**.

TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la página Oficial de la Institución, siendo: www.marinamercante.gob.hn; a la vez dicho instrumento **Circular MEPC.1/Circ.883/Rev.1 y su Anexo (páginas 1-3)** de fecha 15 de diciembre del 2021, sobre **“ORIENTACIONES SOBRE LA INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN CURSO EN CASO DE FALLO DE UN SOLO INSTRUMENTO DE VIGILANCIA, Y MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA EN CASO DE QUE EL SISTEMA DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE (SLGE) NO CUMPLA LAS DISPOSICIONES DE LAS DIRECTRICES SLGE”**, forman parte integral de la presente Circular.

CUARTO: Que Honduras es Estado miembro de la OMI y se encuentra comprometido en Adoptar e Implementar los instrumentos relativos a la Seguridad de la Navegación, Protección del Medio Marino, así como las directrices establecidas en el Convenio MARPOL, del cual Honduras es signatario.

Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las orientaciones que figuran en el Anexo en conocimiento de las administraciones, las autoridades de supervisión por el Estado





DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



Rector del Puerto, el sector, las organizaciones de transporte marítimo pertinentes, las compañías navieras y otras partes interesadas.

Tegucigalpa, República de Honduras a los dieciocho (18) días del mes de febrero del año dos mil veintidós (2022).

~~ABG. JUAN CARLOS RIVERA~~
DIRECTOR GENERAL



PODER EJECUTIVO
DIRECTOR GENERAL
Honduras, C.A.
DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsimil: +44(0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.883/Rev.1
15 diciembre 2021

ORIENTACIONES SOBRE LA INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN CURSO EN CASO DE FALLO DE UN SOLO INSTRUMENTO DE VIGILANCIA, Y MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA EN CASO DE QUE EL SISTEMA DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE (SLGE) NO CUMPLA LAS DISPOSICIONES DE LAS DIRECTRICES SLGE

1 El Comité de protección del medio marino aprobó, en su 74º periodo de sesiones (13 a 17 de mayo de 2019), las "Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices de 2015 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE) (resolución MEPC.259(68))" (MEPC.1/Circ.883).

2 El Comité de protección del medio marino adoptó, en su 77º periodo de sesiones (22 a 26 de noviembre de 2021), la resolución MEPC.340(77): "Directrices de 2021 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape" (Directrices SLGE de 2021).

3 Reconociendo la necesidad de ampliar el alcance de la circular MEPC.1/Circ.883 para incluir también los SLGE instalados de conformidad con las resoluciones MEPC.184(59) (Directrices SLGE de 2009) y MEPC.340(77) (Directrices SLGE de 2021), el MEPC 77 aprobó las "Orientaciones sobre la indicación del cumplimiento en curso en caso de fallo de un solo instrumento de vigilancia, y medidas cuya adopción se recomienda en caso de que el sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) no cumpla las disposiciones de las Directrices SLGE", que figuran en el anexo.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Orientaciones que figuran en el anexo en conocimiento de las administraciones, las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, el sector, las organizaciones de transporte marítimo pertinentes, las compañías navieras y otras partes interesadas.

5 La presente circular revoca la circular MEPC.1/Circ.883.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE LA INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN CURSO EN CASO DE FALLO DE UN SOLO INSTRUMENTO DE VIGILANCIA, Y MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA EN CASO DE QUE EL SISTEMA DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE (SLGE) NO CUMPLA LAS DISPOSICIONES DE LAS DIRECTRICES SLGE¹

Fallo del sistema

1 Un fallo del sistema de limpieza de los gases de escape (SLGE) es toda condición que conduzca a un exceso de emisiones, con la excepción de los casos de exceso temporal a corto plazo descritos en las secciones 7 y 8, o a una indicación provisional del cumplimiento en curso en caso de fallo de un sensor descrita en las secciones 9 a 11.

2 Tan pronto como sea posible después de que se compruebe un fallo (por ejemplo, cuando se active una alarma), el buque debería tomar medidas para identificarlo y rectificarlo.

3 El armador del buque debería seguir el procedimiento para la identificación y la rectificación de fallos especificado en el manual técnico del sistema de limpieza de los gases de escape que se apruebe en el momento en que se certifica el SLGE, o en otra documentación que facilite el fabricante del SLGE.

4 El procedimiento de resolución de problemas especificado por el fabricante del SLGE debería indicar cómo se determina, dentro de un periodo de tiempo razonable, si el sistema no está funcionando correctamente y si el fallo del sistema debe rectificarse mediante un ajuste y/o reparación. El procedimiento debería describir los sucesos que pueden activar una alarma de vigilancia u otro indicio de fallo del lavador (por ejemplo, el caudal de la bomba), así como el procedimiento de resolución de problemas para identificar y rectificar el fallo. Este procedimiento debería incluir, como mínimo, lo siguiente:

- .1 una lista de comprobación que el operador utilizará para identificar un fallo; y
- .2 una lista de las medidas correctivas que pueden adoptarse para rectificar el fallo una vez identificado.

5 Un suceso de fallo del SLGE debería registrarse en el Libro registro del SLGE, incluidas la fecha y la hora en que comenzó el fallo, la duración del mismo y, si procede, cómo se resolvió, las medidas adoptadas para rectificarlo y toda medida de seguimiento necesaria.

6 Un fallo del sistema que no pueda rectificarse se considera una avería. En ese caso, el buque debería hacer el cambio a fueloil reglamentario cuando el SLGE no pueda volver a una condición reglamentaria en el plazo de una hora como máximo. Si el buque no tiene fueloil reglamentario o una cantidad suficiente de dicho fueloil a bordo, debería comunicarse a las autoridades competentes, incluida la Administración del buque y el Estado rector del puerto pertinente, una propuesta de procedimiento para la toma de fueloil reglamentario o la realización de trabajos de reparación, a fin de obtener su aprobación.

¹ Resoluciones MEPC.184(59), MEPC.259(68) y MEPC.340(77).

- .3 el armador del buque debería registrar el fallo del equipo de vigilancia y (para el Plan A) todos los parámetros que podrían indicar un funcionamiento reglamentario. Este registro podría servir como documentación alternativa que demuestre el cumplimiento hasta que se rectifique el fallo; y
- .4 el equipo de vigilancia que haya experimentado un fallo debería repararse o sustituirse lo antes posible.

Notificaciones a las autoridades competentes

12 Todo fallo del SLGE o de los instrumentos del SLGE que dure más de una hora o los fallos repetitivos deberían notificarse a la Administración del Estado de abanderamiento y a la Administración del Estado rector del puerto, junto con una explicación de las medidas que esté tomando el armador para solucionar la avería. A su discreción, la Administración del Estado de abanderamiento podría tener en cuenta dicha información y otras circunstancias pertinentes para determinar las medidas adecuadas que deberían adoptarse en caso de fallo del SLGE. En caso de que el buque excepcionalmente necesite proseguir su viaje previsto en situación de incumplimiento, esto debería comunicarse al Estado rector del puerto pertinente a fin de decidir las medidas adecuadas que se deben adoptar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.